Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2004

Vragen van de leden **Rudmer Heerema** en **De Boer** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de verslechtering van de treinverbinding tussen Alkmaar en Den Haag/Rotterdam* (ingezonden 27 maart 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 20 april 2015).

Vraag 1
Bent u bekend met de veranderingen in de dienstregeling tussen Alkmaar en Den Haag/Rotterdam die de afgelopen jaren plaats hebben gevonden?

Antwoord 1
Ja, ik ben hiermee bekend. Vanaf 2012 bestaat er geen rechtstreekse Intercity-verbinding meer tussen Alkmaar en Den Haag/Rotterdam. Reizigers vanuit Alkmaar richting Den Haag kunnen in Haarlem of in Amsterdam Sloterdijk overstappen.
De wijzigingen in de dienstregeling zijn nauw verweven met de marktomvang: er zijn op een gemiddelde doordeweekse dag ca. 560 reizigers vanuit de kop van Noord-Holland richting Den Haag en er reizen dagelijks ca. 17.500 reizigers vanuit Amsterdam richting Den Haag. In 2012 heeft NS ingezet op meer en betere kwartierdiensten, zowel voor Sprinters als voor Intercity's, op de verbinding vanuit Amsterdam.

Vraag 2
Deelt u de mening dat gaandeweg deze treinverbinding steeds slechter is geworden door de verlenging van de reistijd met zestien minuten, de toevoeging van de overstap in Haarlem en het inzetten van een sprinter in plaats van een intercityverbinding naar Den Haag/Rotterdam? Zo nee, waarom niet? Hoe verklaart u de langere reistijd?

Antwoord 2
Een dienstregeling is een complexe puzzel. In het maken van een nieuw dienstregelingsontwerp vinden altijd afwegingen plaats tussen groepen reizigers. Een verandering op de ene plaats heeft meestal effecten op andere plaatsen.
Elke verbetering voor sommige (groepen) reizigers heeft nadelen voor andere (groepen) reizigers. De uitdaging voor NS is de dienstregeling zodanig te optimaliseren dat elke aanpassing zo veel mogelijk voordeel biedt aan zo veel

ah-tk-20142015-2004
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

mogelijk reizigers en zo weinig mogelijk nadeel oplevert voor zo weinig mogelijk reizigers.
Om de belangen van de reizigers zo goed mogelijk te dienen, spreken NS en ProRail bij het ontwerpen van de dienstregeling uitvoerig met decentrale overheden en consumentenorganisaties. Tegenwoordig gebeurt dit vooral aan de landsdelige en landelijke OV- en Spoortafels. Vanuit de regio zijn er aan deze tafels geen signalen over de kwaliteit van verbinding Alkmaar-Den Haag/Rotterdam naar voren gebracht.
In de huidige dienstregeling biedt NS meer verbindingen en mogelijkheden dan voorheen om te reizen tussen Alkmaar en Den Haag of tussen Alkmaar en Rotterdam, ook 's avonds en in het weekend. Door de toegenomen reismogelijkheden, is de verbinding tussen Alkmaar en Den Haag/Rotterdam robuuster geworden: bij verstoringen zijn er alternatieven. Voor sommige reizigers is er soms inderdaad wel sprake van een langere reistijd. De rechtstreekse verbinding uit 2011 had een reistijd van 1:12 uur. In de huidige dienstregeling is het mogelijk om in 1:10 uur van Alkmaar naar Den Haag te reizen, met twee overstappen in Haarlem en Leiden. Daarnaast zijn er vanuit Alkmaar alternatieven ontstaan met een langere reistijd en één overstap in Haarlem (1:16 uur) en één overstap op Amsterdam Sloterdijk (1:21 uur).

Vraag 3
Deelt u de mening dat snelle verbindingen van belang zijn voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer voor meer dan 100.000 inwoners van Alkmaar (en 300.000 in de directe regio) naar de regio Den Haag en dat zo'n verbinding rechtstreeks danwel met een snelle overstap nodig is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3
Conform de LTSA is het doel van alle partijen in de sector dat het openbaar vervoer een aantrekkelijke optie is voor de reizigers. De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer wordt onder andere bepaald door snelheid, betrouwbaarheid en comfort. NS zoekt daarom altijd naar betere verbindingen en optimalisatie in de dienstregeling en neemt daarbij de omvang van vervoerstromen mee in de afwegingen. Als er keuzes nodig zijn, prevaleert voor NS meestal het belang van de grootste groep reizigers. In dit geval is het aantal reizigers die vanaf Amsterdam in de richting van Den Haag/Rotterdam reizen vele malen groter dan het aantal reizigers vanuit Alkmaar (zie de cijfers in antwoord 1). NS heeft daarom de keuze gemaakt voor het beter bedienen van grote groepen reizigers tussen Amsterdam, Haarlem, Leiden en Den Haag boven het blijven aanbieden van een rechtstreekse Intercity-verbinding tussen Alkmaar en Den Haag/Rotterdam.

Vraag 4
Deelt u de mening dat door veelvuldige vertraging op het traject Alkmaar-Haarlem (stilstaan voor station Haarlem) het te vaak voorkomt dat de overstap in Haarlem wordt gemist? Kunt u ons informeren hoe vaak deze vertraging optreedt, met name in de spits? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4
De dienstregeling biedt op dit moment een overstap van drie minuten op station Haarlem. Deze overstap wordt feitelijk in 87,5% van de gevallen gehaald. Dit ligt onder het afgesproken niveau en onder het landelijk gemiddelde van ca. 92%. Ik deel de mening dat de overstap te vaak niet wordt gehaald en verwacht dat NS en ProRail zich inzetten om dit te verbeteren. Ze zijn bezig in de dienstregeling 2016 de Intercity-verbinding tussen Alkmaar en Haarlem in de spits sneller te maken. Hierdoor zal de overstap in Haarlem op de Sprinter richting Den Haag naar verwachting verbeteren.

Vraag 5
Deelt u de mening dat NS op basis van de vervoerconcessie dient zorg te dragen voor snelle verbindingen en goede overstapmogelijkheden? Bent u bereid om met NS te zoeken naar een oplossing voor deze overstap in Haarlem zodat reizigers in staat worden gesteld om de overstap van drie minuten naar Den Haag CS/Rotterdam ook te halen, eventueel door eerdere vertrektijden op het kopstation? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5
Ja, die mening deel ik. Maar zoals hierboven toegelicht is het niet mogelijk op elke denkbare verbinding het aanbod optimaal te maken. NS heeft de opdracht om te zoeken naar de optimale dienstregeling gegeven de vele (en soms tegenstrijdige) wensen van de omgeving en de kaders van de vervoerconcessie. NS doet dit continu, in overleg met de deelnemers aan de OV- en Spoortafels.
In dit specifieke geval meldt NS dat er vanaf 2016 in de spits vier treinen zullen rijden van Alkmaar naar Haarlem: twee Sprinters en twee Intercity's. In de daluren zullen de Intercity's niet rijden. Wel blijft de gehele dag een directe verbinding Hoorn-Alkmaar-Haarlem-Amsterdam in stand. De frequentie op het traject Haarlem – Den Haag blijft gelijk. NS reageert hiermee op de veranderende vraag in de markt en op de behoeften van de grootste groepen reizigers in Noord-Holland. Door de aanpassingen in de dienstregeling zal de aansluiting in de spitsrichting in Haarlem naar verwachting verbeteren door een robuustere overstap.
Daarnaast gaan reizigers tussen Alkmaar en Rotterdam profiteren van de vervroegde frequentieverhoging op de HSL. Op dit moment rijdt de Intercity Direct nog twee keer per uur tussen Amsterdam en Rotterdam. In de loop van 2015 zal de frequentie verhoogd worden naar drie keer per uur en in 2016 naar vier keer per uur.

Vraag 6
Deelt u de mening dat er dagelijks een grote forensenstroom van Noord-Holland naar de regio Den Haag reist? Onderkent u het probleem dat de steeds slechter wordende verbinding er voor zorgt dat reizigers liever in de auto stappen, wat consequenties heeft voor de filedruk op de A4, de A9 en de A44? Staat deze laatste constatering niet haaks op waarom NS er eigenlijk voor de reiziger zou moeten zijn, namelijk aanbieden van goed, snel en slim openbaar vervoer, zodat reizigers kiezen voor het openbaar vervoer om de filedruk te verminderen?

Antwoord 6
Ten aanzien van de omvang van de forenzenstromen verwijs ik naar antwoord 1.
Het doel van alle partijen in de sector is inderdaad dat het openbaar vervoer een aantrekkelijke optie is voor de reizigers. Ook NS streeft naar het aanbieden van goed, snel en slim openbaar vervoer. Maar het is niet mogelijk op elke denkbare verbinding het aanbod optimaal te maken. NS zoekt conform de verplichting in de concessie altijd naar betere verbindingen en optimalisatie in de dienstregeling en neemt daarbij de omvang van vervoerstromen mee in de afwegingen. Ook in de dienstregeling 2016 zullen NS en ProRail verbeteringen aanbrengen.